

Saab 9-X Air Concept 2008

NEVS-brevet måndag 17 juni
Föregående fredag 14 juni



1. Skattehaveri på gång: "Det blir tvärnit för bilförsäljningen"

Publicerad 2019-06-13, 06:39

Bonus/malus chockhöjde straffskatten för många vanliga storsäljare med bensin- och dieselmotor. Och redan om några månader kommer nästa förändring, när skatten för en vanlig Volvo XC60 ökar till 10.000 kronor om året. "Det kommer ge tre riktigt tråkiga konsekvenser", enligt auto motor & sports chefredaktör.



Detta är en krönika. Det innebär att innehållet är skribentens egen uppfattning.

Importen av äldre och skitiga dieselbilar ökar – samtidigt som nybilsförsäljningen faller! Överbeskattningen av oss bilister skenar dessutom.
Ärligt talat anser jag att vi har gått över rimlighetens gräns för hur dyrt våra politiker tycker det ska vara att köra bil. Låt oss ta en helt vanlig Volvo XC60 T4 som ett exempel.

På två år har den årliga kostnaden för drivmedel och skatt ökat med över 12.000 kronor om man kör 2.000 mil per år. Från och med 1 januari 2020 ska bilägaren ut med ytterligare tusen skattade kronor i månaden. Samma bil, lika många mil.

10 000 om året för en XC60

Under de tre första åren landar skatten för en ny XC60 på närmare 30.000 kronor – innan du kört en meter. Lägg till bensin och summan blir nästan 120.000 kronor! Av dessa är nästan 80.000 skatt.
Ska vi vara noggranna lägger vi in 76.000 kronor i moms på bilen, så skattmasen får snudd på 160.000 kronor.

Tro inte att småbilar slipper undan. Från årsskiftet ökar kostnaden att äga och köra en liten Audi A1 med 35 procent, eller över 5.000 kronor per år.

Förklaringen är givetvis det nya sättet att beräkna bränsleförbrukning – WLTP. Skatten är som bekant koldioxidberoende och när förbrukningen ökar i teorin höjs den årliga skatten. Tillsammans med de rekordhöga bränslepriserna kan resultatet som sagt bli förödande för bil-Sverige.

"Inte okej"

En så stor skattehöjning på grund av en teknisk förändring på EU-nivå är inte okej. Visst kan man tycka att det här ytterligare påskyndar omställningen till elektrifierade bilar, men de är fortfarande dyra att köpa och väntetiderna är långa. Det finns helt enkelt inte tillräckligt med laddbara bilar att leverera till landets tjänstebilister. Resultat? Köparna väntar. Skattehöjningen betyder dessutom att förmånsvärdena höjs.

Laddhybriderna som ska sätta fart på övergången till elbilar drabbas dessutom av sänkt bonus på mellan 5.000 och 10.000 kronor. Är det rätt politik?

Vanligt folk kommer se sig om efter en begagnad bränslesnål bil med låg skatt (registrerad före 1 juli 2018) – vilket är detsamma som en dieselbil, och sådana finns i överflöd ute i Europa. Men de bilarna har inte modern avgasrening utan är förhållandevis skitiga.

Volvos Sverigechef Kristian Elvefors skrev i en debattartikel i Dagens Industri att de nya reglerna betyder att bara en av Volvos alla laddhybrider får bonus. Riktigt så illa blir det nog inte, eftersom jag inte tror att WLTP-beskattningen kommer utgå från den högsta nivån utan från "blandad körning".

Men det belyser allvaret i branschen. När försäljningen faller får bilsäljare och bilföretag det tufft och svenska folket kommer köra runt med äldre, smutsigare bilar.

Högre elbilsbonus

Lösningen på problemet är självklart att anpassa beskattningen utifrån de nya WLTP-siffrorna – vilket jag verkligen hoppas att våra politiker gör.

Samtidigt anser jag att bonusen på elbilar bör höjas rejält samtidigt som elbilar även måste premieras som begagnade – exempelvis med lägre trängselskatt i Göteborg och Stockholm. Det finns inget som lockar svensken mer än en sparad krona.

Att subventionera försäljning av nya elbilar och sedan se på när de som begagnade exporteras ut ur landet – vilket sker nu – är vansinne.

Kanske skulle också elbilar under några år ge högre reseavdrag, så de som bilpendlar långt får ihop kalkylen och inte kan motstå ett elbilsköp även om inköpspriset är högt. Tänk vilken vinst för klimatet om de som långpendlar går över till ren eldrift! Det skulle också påskynda utbyggnaden av laddinfrastruktur.

Som det ser ut nu blir det tvärnit i bilförsäljningen den 1 januari 2020 – och det tjänar ingen på.

Alrik Söderlind

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

2. Koenigsegg Jesko i läckert körsbärsröd specialutgåva

Mattias Rabe 13 juni 2019

Alla 125 exemplar av Koenigsegg nya supersportbil Jesko är slutsålda, men missade du förra chansen får du nu en ny att lägga vantarna på ett exemplar.



På Genèvesalongen tidigt i våras drog Koenigsegg av skynket som täckte Jesko, modellen som ersätter Agera RS. Mer hänförande linjer i kombination med ännu mer effekt fick spekulanterna att spinna loss ordentligt. Fem dagar efter premiären var alla 125 exemplar som ska byggas, med start nästa år, bokade. 83 av dem redan innan själva premiärvisningen. Imponerande med tanke på att instegspriset för Jesko ligger närmare 30 miljoner kronor.

Hann du inte med att lägga order på en Jesko får du nu en ny chans. Tyska supersportbilshandlaren Luxuryandexpensive har nämligen lagt order på ett av de 125 exemplaren, och just denna bil ska de sälja vidare till den som går igång på Jesko i körsbärsrött. De vill ha 2,35 miljoner euro för bilen, med andra ord 25,2 miljoner kronor. Och då är inte skatter och andra eventuella avgifter inräknade, de tillkommer alltså.

Koenigsegg Jesko har en twinturbomatad V8 på 5,0 liter som ger 1 625 hästkrafter och 1 500 newtonmeter. Några accelerations- eller toppfartsiffror finns ännu inte, men rent konstruktionsmässigt är den god för en toppfart på 483 km/h.

GALLERI
Koenigsegg Jesko Red Cherry Edition
13 bilder

GALLERI
Koenigsegg Jesko
15 bilder

SVENSKA DAGBLADET

3. Ägare till Nevs vill göra elbil i Kina

Joakim Rönnberg/Direkt SvD Näringsliv torsdag 13 juni 2019.

Fastighetsbolaget Evergrande, som är storägare i svenska Nevs och majoritetsägare i superbils - tillverkaren Koenigsegg, ut lovar investeringar på 23 miljarder dollar inom elbilsproduktion i Kina, enligt dokument hos myndigheter i Guangzhou- provinsen.



Evergrande ska investera kraftigt och förlägga tre olika fabriker för produktion av elfordon i Guangzhou, som är beläget norr om Hongkong och den kinesiska tech-metropolen Shenzhen. Den årliga produktionen kommer efter samtliga investeringar uppgå till 1 miljon fordon. För att förse produktionen med batterier kommer också batterikapacitet om 50 gigawatt byggas i området. När investeringarna ska vara klara framgår dock inte av de kommunala dokumenten.

Svenska elbilsbolaget Nevs, som bildades ur Saabs konkursbo, har tidigare uppgett att produktion ska starta i juni och försäljning av den första elbilsmodellen ska påbörjas ”inom kort”.

De första modellerna kommer att kombinera teknik från Saab och Koenigsegg samt ha körsystem från holländska e-Traction, ett annat bolag där Evergrande har gått in som ägare, enligt uttalandet. Evergrandes värdekedja består också av andelar i brittiska Protean Electric, som bygger hjulmotorer, och en handelsplattform för fordonsbranschen. Bolaget har även via ett dotterbolag gått in i den krisande Tesla-utmanaren Faraday Future.

Evergrande har gjort sig kända för abrupta investeringar i verksamheter som ska diversifiera det tungt skuldsatta fastighetsbolaget från den inbromsande kärnmarknaden.

En tidigare aviserad målsättning är att Evergrande ska vara världens största producent av elfordon inom 3-5 år, enligt uttalanden från konsortiets vd och ordförande Xu Jiyain, en av Kinas rikaste.

I bolagets spretiga ägarportfölj finns också konsumentprodukter som mineralvattnet Evergrande Spring, verksamhet inom solpanelsbranschen, svinuppfödning och annan lantbruksverksamhet och fotbollslaget Guangzhou Evergrande.



4. Volkswagen ska bygga 36 000 laddstationer i Europa

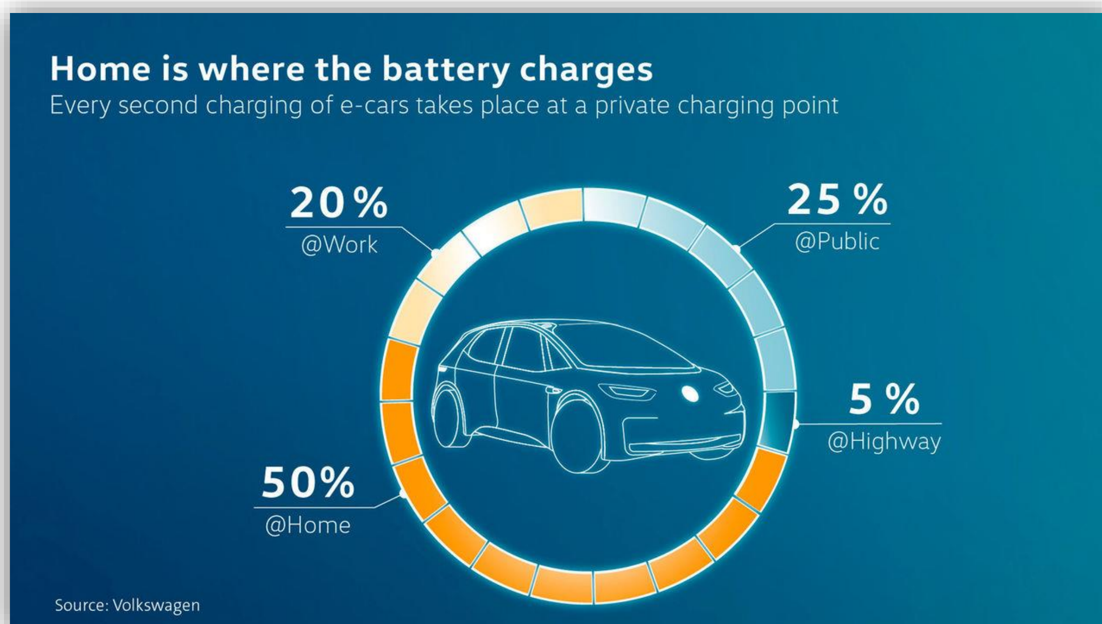
Av Bobby Green 2019-06-13 kl 19:00

Ska vara klara till år 2025



Volkswagen-koncernen går nu ut och berättar att de fram till år 2025 ska ha installerat 36.000 laddstationer/laddpunkter i Europa. 11.000 av dessa ska vara Volkswagens egna och finnas på olika anläggningar och hos omkring 3000 av Volkswagens återförsäljare i alla större städer.

Volkswagen uppskattar att 70 procent av all laddning i framtiden kommer att ske hemma eller på arbetsplatsen. Det är där det nya företaget Elli som grundades i början av året kommer in. Via detta kommer man att erbjuda kompletta laddningslösningar för företag och konsumenter för att uppfylla dessa behov, från och med år 2020. Då ska det finnas laddboxar att smacka upp hemma, och grön elförsörjning till dessa.





5. Volkswagen går in med 10 miljarder i Northvolt

Redaktören bytbil 2019-06-12

Blir delägare och bygger batterifabrik i Tyskland



Volkswagen investerar nästan 10 miljarder kronor i svenska batteritillverkaren Northvolt. En del av summan investeras direkt i Northvolt medan en del är avsedd för ett joint venture. Volkswagen får 20 procent av aktierna i företaget och en batterifabrik ska byggas i Tyskland.

Ett 50/50 joint venture mellan bolagen planeras för att bygga en 16 GWh battericellsfabrik i Europa. Om förutsättningarna uppfylls är fabriken avsedd att byggas i den tyska staden Salzgitter i Niedersachsen. Byggstarten av produktionsanläggningen är planerad till tidigast år 2020, medan battericellsproduktionen för Volkswagen är planerad att starta i slutet av 2023 eller början av 2024.

– Volkswagen lägger grunden på alla nivåer för att framgångsrikt genomföra sin elektrifieringsstrategi. Med Northvolt har vi nu också hittat en europeisk partner vars know-how och hållbara, CO2-optimerade produktionsprocesser för batterier gör det möjligt för oss att utveckla battericellsproduktionen i Tyskland, säger Stefan Sommer, styrelsemedlem i Volkswagen AG med ansvar för inköp.

Enligt sin elektrifieringsstrategi är Volkswagen-koncernens årliga kapacitetsbehov i Europa från år 2025 över 150 GWh – efterfrågan i Asien förväntas ligga på en liknande nivå.

BytBil har tidigare berättat att Volkswagens leveransavtal med Samsung spruckit, jätteaffären med Northvolt är sannolikt en del i att säkra upp leveranserna för Volkswagen jätteoffensiv på elektriska bilar.

Northvolt är en leverantör av hållbara battericeller och -system av hög kvalitet. Företaget arbetar för närvarande med pilotproduktion och med en battericellsanläggning i Sverige för produktion av battericeller med en initial kapacitet på 16 GWh. Företaget grundades 2016 för att möjliggöra den europeiska övergången till en fossilfri framtid. Företaget har gjort snabba framsteg när det gäller att leverera världens grönaste litiumjonbatteri med ett minimalt CO2-avtryck och de högsta ambitionerna för återvinning. Förutom Volkswagen AG ingår Northvolts industripartner och kunder, bland andra Scania, ABB, BMW, Siemens, Vattenfall och Vestas.

SVENSKA DAGBLADET

6. Northvolts fabrik i klass med Teslas Gigafactory

Mikael Törnwall torsdag 13 juni 2019

Northvolt säkrar miljardfinansiering och grundaren garanterar att inget barnarbete ska förekomma i gruvor där batterifabrikens metaller bryts. Och vd Peter Carlsson har högt ställda mål – fabriken ska bli nästan lika stor som Teslas.



Nu står det klart att Northvolt säkrat finansieringen för fabriken Northvolt Ett i Skellefteå.

När det svenska batteriföretaget Northvolt nu säkrar finansieringen av den första etappen av Skellefteå-fabriken bryter man direkt mot sitt tidigare löfte att inte göra sig beroende av sina kommande kunder – fordonsindustrin.

Den största enskilda investeraren i fabriken blir biltillverkaren Volkswagen, men även BMW går in med pengar.

– Det är något vi haft en hel del funderingar kring, men vi tycker att vi har hittat en bra balans mellan industriellt och finansiellt kapital, säger företagets vd och grundare Peter Carlsson.
Bland de övriga investerarna finns investmentbanken Goldman Sachs och de svenska pensionsfonderna AMF och Folksam. Även IMAS Foundation, som är en av Ikeas ägarstiftelser, kommer att skjuta till pengar.

Northvolt har tidigare sagt att man behöver omkring 15 miljarder kronor för att kunna färdigställa den första halvan av Skellefteå-satsningen.

Enligt Northvolt ska det resterande beloppet täckas med lån från bland andra den europeiska investeringsbanken EIB. Sammanlagt går EIB in med 350 miljoner dollar, motsvarande 3,3 miljarder svenska kronor.

Efter finansieringsrundan kommer Northvolt att ägas till omkring en tredjedel av industriella investerare, en tredjedel av finansiella placerare och resten av grundarna och personalen.

I ett första skede kommer fabrik en att byggas ut till en kapacitet motsvarande 16 gigawatt, men Northvolt hoppas få in ytterligare kapital för att dubbla den kapaciteten.

Om planerna går i lås kommer Northvolts fabrik att bli nästan lika stor som Teslas omtalade Gigafactory i amerikanska Nevada.

Behovet av batterier för personbilar och andra fordon väntas bli enormt. En fabrik på 32 gigawatt kan förse en halv miljon medelstora elbilar per år med batterier. Det kan sättas i relation till att det tillverkas omkring 17 miljoner personbilar per år bara i EU.

Peter Carlsson talar redan om att Northvolt behöver femdubbla kapaciteten fram till 2030 för att nå sina mål vad gäller marknadsandelar.

Northvolt uppger att man har avtal om att leverera batterier för 13 miljarder dollar, motsvarande 123 miljarder kronor, fram till år 2030.

Bland kunderna finns såväl fordonstillverkare och kraftbolag som industriföretag.

– Det rör sig om ett väldigt starkt åtagande och innebär att vi i stort sett har avsättning för hela vår produktion i vart fall fram till 2025, säger Peter Carlsson.

Han hoppas att finansieringen av nästa steg ska kunna påskyndas tack vare ett starkt orderinflöde.

Northvolt planerar att fabriken i Skellefteå ska producera de första batterierna under 2021 och en fullt utbyggd anläggning ska kunna vara klar 2024.

Redan i år hoppas Northvolt kunna producera batterier, låt vara i väldigt liten skala. Det kommer att ske i den kombinerade forskningsanläggning och testfabrik som just nu håller på att byggas i Västerås.

Även den anläggningen är till stor del beroende av Northvolts kommande kunder. Bland investerarna finns lastbilstillverkaren Scania och vindkraftstillverkaren Vestas, som planerar att använda batterier för energilagring i sina kraftverk.

En av Northvolts viktigaste konkurrensfördelar ska bli hållbar produktion. Det går åt enorma mängder el för tillverkningen och den ska tas från fossilfria kraftkällor, till skillnad från de flesta asiatiska leverantörer som är beroende av kolkraft för sin elförsörjning.

Men Northvolt säger sig också ha kontroll över att omstridda råvaror som kobolt inte kommer från gruvor med barnarbete.

På en direkt fråga från SvD Näringsliv säger Peter Carlsson att han kan garantera att inga råvaror kommer att tas från gruvor med barnarbetare.

På onsdagen meddelade Northvolt samtidigt att man bildar ett separat samriskbolag med Volkswagen. Planen är att bygga en fabrik i norra Tyskland som ska dediceras till att producera för Volkswagen-koncernen.

Mikael Törnwall



7. Efter batteribeskedet: "Undrar hur det känns hos Volvo idag?"

Publicerad 2019-06-13, 09:05

Volkswagen bygger elbilar med svensk batteriteknik – Volvo med kinesisk.



Detta är en krönika. Det innebär att innehållet är skribentens egen uppfattning.

Det var nog många som tvekade när en relativt okänd svensk drog igång projektet som skulle bli Northvolt. En enorm batterifabrik som skulle börja byggas med relativt kort varsel – till en kostnad av många miljarder.

Men nu har något hänt. Plötsligt verkar industrijättarna slåss om att få vara med på ett hörn. Den som inte kan säkra batterier för framtidens elbilar blir nämligen snabbt frånkörd.

Northvolt har nu säkrat finansiering för att börja tillverka batterier med kapacitet på 16 gigawattimmar per år i Skellefteå. Samtidigt kommer nyheten att Volkswagen investerar drygt en miljard i Northvolt – och dessutom vill bygga en ny batterifabrik i Tyskland i ett joint venture-samarbete.

Slutsålt för flera år framåt

Den fabriken ska bara leverera åt Volkswagen, och det ska gå snabbt: produktionen i Tyskland ska vara igång redan 2023 eller 2024. Volkswagen kommer äga en femtedel (!) av Northvolt och får plats i styrelsen.

"Orderböckerna är redan fulla, vi har säkrat 13 miljarder dollar, det innebär att produktionen redan är utsåld från 2022 och fem år framåt", säger Northvoltchefen Peter Carlsson i en intervju med Dagens Nyheter.

Inget barnarbete

Han är heller inte orolig för kritiken kring barnarbete vid mineralbrytningen i vissa länder:

"Jag kan garantera att vår kobolt inte kommer att komma från gruvor med barnarbete. Över huvud taget kommer vi försöka få till stånd så mycket råvaruproduktion som möjligt i norra Europa."

För några veckor sedan kom nyheten att Volvo Cars inte ska använda batterier från Northvolt, utan från kinesiska CATL och sydkoreanska LG Chem. Det har nog sina orsaker, och det är nog ganska troligt att kinesiska ägaren Geely inte hade kommit undan med att inte använda kinesiska batterier.

Men det gör att diskussionen om hur "klimatsmart" elbilarna kan tillverkas ställs på sin spets, och vilka jobbtillfällen som gynnas.

Vad är egentligen bäst för klimatet och bilköparna i Sverige: en Volkswagen som byggs i Wolfsburg med batterier från Skellefteå eller Tyskland, eller en Volvo som byggs i Kina med kinesiska batterier?

Och hur ser ekvationen ut om Volvon byggs i Sverige, men fortfarande med kinesiska batterier?

"Vad är bäst: en Volkswagen som byggs i Tyskland med batterier från Sverige, eller en Kina-byggd Volvo med kinesiska batterier?"

"Undrar hur det känns hos Volvo Cars idag"

Självklart går det inte att säga rakt av vilken bil som blir bäst, eftersom de kommer bestå av tusentals komponenter från underleverantörer över hela världen, men det är förstås smart för svenska köpare att slå till på en elbil där den viktigaste komponenten, batteriet, hämtas från nära håll och gynnar Europa istället för att skeppas från andra sidan jordklotet från en kinesisk tillverkare.

En sak är säker: Volkswagen har verkligen laddat om efter dieselskandalen och satsningen på svensk batteriteknik är superspännande. Undrar hur det känns hos Volvo Cars en dag som denna...?



Northvolts fabrik i Skellefteå finansierad – fått in ordrar på 122 miljarder



Exklusiv intervju: Så ska Peter Carlsson bygga världens grönaste elbilsbatterier i Skellefteå



Genomgång: Här är batterifabrikerna som utmanar svenska Northvolt



Volvo i miljardavtal om elbilsbatterier – skippar Northvolt



8. Genomgång: Här är batterifabrikerna som utmanar svenska Northvolt

Av Felix Björklund, Publicerad 2018-09-03 06:36, uppdaterad 2019-06-13, 10:44

Elbilsracet har bara börjat – nu slår batterihysterin till. Här har vi kartlagt vilka som utmanar svenskarna.



Elbilsracet har bara börjat. Batterihysterin har slagit till i bilbranschen och på politisk nivå har batterifabriker blivit en het fråga. Northvolt har precis påbörjat bygget av en jätteanläggning i Skellefteå, men de är långt från ensamma. Här har vi kartlagt vilka som utmanar svenskarna.

När det gäller bilbatterier är den asiatiska dominansen så enorm att man knappast kan tala om några verkliga utmanare. Till och med i Elon Musks berömda Gigafactory är det asiatiskt som gäller, och i Teslabilarna sitter det Panasonicbatterier.

I Europa har det länge sett skralt ut, något som säkerligen har att göra med att de stora biltillverkarna till en början avfärdade batterielbilar som framtiden.

Men det var då. Nu sveper en flodvåg av batteriintresse över branschen eftersom köparna har ett enormt sug efter laddbara bilar.

Och det slutar inte där. Även på politisk nivå har man uttryckt stor oro över att hamna på efterkälken inom detta så viktiga segment. Så pass att man 2017 lanserade den "Europeiska batterialliansen", med det direkta målet att skapa en fungerande och konkurrenskraftig leverantörskedja inom batteriproduktion och utveckling.

"Batterier är hjärtat i den industriella revolutionen", deklarerade Maroš Šefčovic när satsningen presenterades.

Men hur står det till med utvecklingen, och vilka är intressenterna som planerar fabriker?



Northvolt har stöd från en tidigare Teslachef

Plats: Skellefteå

Status: Under konstruktion

Förväntad batteriproduktionsstart: 2020

Kapacitet: 32 GWh per år 2023

Svenska Northvolt har snabbt seglat upp som en rubrikmakare – och de som ska bygga en "Gigafactory-utmanare" i Europa.

Företaget grundades av Peter Carlsson, som tidigare jobbat som inköps- och logistikchef för Tesla. Northvolt har gått från idé till delverklighet, och i somras fick man miljötillstånd att börja bygga den första produktionslinan vid den planerade fabriken i Skellefteå. Detta tillstånd medger att man kan producera en batterikapacitet på 8 kWh. Man har även sökt tillstånd om att få påbörja nästa produktionslina för att när alla fyra är byggda kunna nå en kapacitet på 32 GWh.

Därtill har Northvolt har nyligen säkrat litiumleveranserna då man i augusti tecknade avtal med Nemaska Lithium om fem års tillgång – detta på en volym om mellan 3 500 och 5 000 ton litium.

Men bara för att man kommit igång är succén inte säkrad – och därtill är det många konkurrenter som vill ha del av kakan.

Många skakade på huvudet när Peter Carlsson drog igång projektet. Men han har lyckats få in finansiärer där bland anandraat Vattenfall, Stena, Siemens och ABB sticker ut som investerare. I somras togs första spadtaget för fabriken i Skellefteå och i Västerås kommer man ha sin forskning och utveckling.



Daimler har stöd av tyska staten

Plats: Kamenz samt Untertürkheim, Tyskland
Status: Under konstruktion
Förväntad batteriproduktionsstart: Höst 2018
Kapacitet: Okänt

Daimler har verkligen slagit på stora el-trumman på sistone. Daimler ska investera 100 miljarder i elektrifiering och autonom teknik – och en del av detta kommer läggas på två batterifabriker.

Men inte nog med att det är Daimler som bygger – biljätten har också fått stadig backning av tyska staten. Exakt vilken kapacitet fabriken ska att ha är okänt, men utöver rena elbilsbatterier ska Daimler också utveckla och producera enheter för nätverksanvändning samt i kombination med exempelvis sol- och vindkraft.



Samsung SDI storsatsar i Europa

Plats: Göd, Ungern
Status: Under konstruktion
Förväntad batteriproduktionsstart: slutet 2018
Kapacitet: Ca 2 GWh om året

Samsung SDI behöver knappast någon närmare presentation för den som är insatt i elbilsvärlden. Företaget är ett av bolagen i den gigantiska Samsungkoncernen och ska i år öppna en ny batterifabrik ett par mil norr om Budapest.



LG Chem vill bygga "ett Mecka för batteriproduktion"

Plats: Wroclaw, Polen
Status: Under konstruktion
Förväntad batteriproduktionsstart: 2018/2019
Kapacitet: Ca 4 GWh per år

"Vi ska förvandla Polenfabriken till ett Mecka för batteriproduktion", sa LG Chem när första spadtaget togs på den nya batterifabriken i Wroclaw.

Just nu håller man på att bygg klart fabriken och det koreanska företaget har skrutit om att man får Europas största batterifabrik när anläggningen är klar. Detta grandiosa uttalande till trots – här är det endast en bråkdel av vad Northvolt planerar att producera.

Terra E ska bygga två anläggningar i Tyskland

Plats: Två ställen i Tyskland
Status: Under konstruktion
Förväntad batteriproduktionsstart: 2019
Kapacitet: Ska nå 34 GWh per år 2028

Tyska konsortiet Terra E har stora planer på att bli industriledande i Europa. Bakom företaget står 17 företag och forskningsinstitutioner och planen är att bygga två anläggningar i Tyskland med totat 34 GWh.

Terra E har en lite annorlunda strategi än gängse tillverkare. Man vill kunna erbjuda vad som beskrivs som ett "gjuteri" där kunder kan komma med sina krav och specifikationer – så fixar Terra E det hela. Detta istället för att själva sätta begränsningar och trycka på dem på kunderna. Dock kommer man parallellt att erbjuda vissa standardenheter.

GSR Captial vill bygga i Trollhättan

Plats: Turkiet samt Trollhättan, Sverige
Status: Oklar
Förväntad batteriproduktionsstart: 2023 samt "runt 2019"
Kapacitet: 25 000 MW i Turkietfabriken, okänt i Trollhättananläggningen

Kinesiska GSR Capital är en ny spelare i batterisammanhang. Det är också svårt att värdera hur deras olika projekt kommer löpa, då informationen om dem är väldigt liten. Därtill kan nämnas att man ingick avtal om att köpa Nissans andel i Automotive Energy Supply Corp (som bygger batterier till Nissan- och Renaultbilar) – men drog sig ur affären.

I Turkiet har man tillsammans sjösatt ett enormt projekt där man pumpar in över 40 miljarder kronor i en anläggning som ska producera batterier 2023.

Därtill avslöjade GSR i mars att de ska investera motsvarande 4,6 miljarder kronor i Nevs (ni vet, de som ska bygga elversioner av gamla Saab 9-3) och starta produktionen av batterier där. Det har uppstått frågetecken kring den här affären så det återstår att se om den blir av.

SK Innovation går från olja till batterier

Plats: Kamárom, Ungern

Status: Under konstruktion

Förväntad batteriproduktionsstart: Tidigt 2020

Kapacitet: 7,5 GWh per år

Det sydkoreanska företaget startade en gång i tiden som "Korea Oil Corporation" och har fortfarande det största oljeraffinaderiet på Koreahalvön. Därtill producerar man olika kemikalier, oljor samt elektronik.

I år påbörjades bygget av en batterifabrik i Ungern som ska vara klar inom två år – då med en kapacitet på 7,5 KWh, motsvarande en av Northvolts produktionslinor.

Och så några bubblare som det ryktas om...

Byd

Plats: Inget officiellt, kan bli Ungern eller Frankrike

Kinesiska tillverkaren "Build Your Dreams" är inte bara en storspelare när det häller elektrifierade fordon utan också en av de största batteritillverkarna. Företaget har sagt att en produktionsanläggning i Europa är intressant, men har inte sagt var den kan hamna. I dagsläget har man dock två fabriker som bygger elbussar, en i Ungern och en i Frankrike.

CATL

Plats: Inget officiellt, eventuellt Finland

Den kinesiska jätten håller som bäst på att bygga två rejäla anläggningar på hemmaplan. Därtill har man uttryckt intresse av att bygga i Europa. I fjol köpte CATL 22 procent i finska Valmet, så möjligheterna att en batterifabrik hamnar där är stor.

Saft

Plats: Frankrike

Franska Saft producerar idag en hel del batterier, bland annat stationära för backup eller andra industriella applikationer, men inga för elbilar. I februari ingicks en allians med Siemens, Solvay och Manz för att tillsammans utveckla en ny generation batterier.

Dessa kommer bestå av "högkapacitetslitiumjonbatterier" samt batterier med fast elektrolyt, så kallad solid state-teknik. I den här konstellationen riktar man in sig på tåg, marinsektorn och eventuellt elfordon.

GS YUASA

Plats: Ungern

Japanska batteritillverkaren GS Yuasa Corp sa i början av året att de skulle bygga en fabrik i Ungern vars syfte var att sätta ihop batterier. De har uttryckt intresse av att producera celler i Ungern i framtiden, men ännu är inget offentligt

Finland

Okej, Finland är kanske inget företag man kan ta upp på den här listan – men det finns ett par skäl. För det första att CATL kan vara på ingång. Nummer två är att Bloomberg i fjol rapporterade om att energijätten Fortum hade planer på att testa batterier för en eventuell fabrik.

Tredje skälet är att Vaasa storsatsar på att locka en batterifabrik till landet. De senare till och med startat sajten gigafactory.fi i hopp om att självaste Musk ska få för sig att etablera där.



9. Volvo Cars och Uber visar självkörande, autonom XC90 produktionsbil

Av Pär Brandt, Publicerad 2019-06-12, 14:31

Taxibolaget Uber har utvecklat teknik som gör Volvo XC90 kapabel att köra helt själv, utan förarassistans. Volvos egen teknik för autonoma bilar ska presenteras i början av 2020.



Det var 2016 som Volvo Cars och taxibolaget Uber inledde ett samarbete kring självkörande bilar. Nu har man nått så långt att man har en produktionsfärdig XC90, redo att användas som självkörande taxi.

Volvo XC90 har i sitt grundutförande flera säkerhetsfunktioner som Uber kompletterar med sin egenutvecklade teknik. Det finns ett antal reservsystem för såväl styr- och bromsfunktioner samt extra räckvidd och ett integrerat batteri. Skulle någon av de primära systemen sluta att fungera, av någon anledning, är reservsystemen utformade för att snabbt kunna stanna bilen.

Den produktionsbil som visas idag med självkörande kapacitet är en del av det kommersiella avtal som Volvo Cars ingick med Uber 2016 för leverans av tiotusentals autonoma körklara bilar i grundutförande de kommande åren.

"Vi tror att autonom körteknik kommer att göra att vi kan förbättra säkerheten ytterligare, grunden för vårt företag," säger Håkan Samuelsson, vd och koncernchef för Volvo Cars. "I mitten av nästa årtionde förväntar vi oss att en tredjedel av alla bilar som säljs kommer att vara helt autonoma. Vårt avtal med Uber understryker vår ambition att vara förstahandsvalet för världens ledande appbaserade taxibolag."

"Att ha ett nära samarbete med företag som Volvo är en viktig del för att effektivt bygga en säker, skalbar självkörande fordonsflotta," säger Eric Meyhofer, vd för Uber Advanced Technologies Group. "Volvo har länge varit känt för sitt engagemang för säkerhet, vilket är hörnstenen i deras senaste produktionsklara självkörande bil i grundutförande. Kombinerad med vår självkörande teknik kommer denna bil att vara en viktig ingrediens i Ubers autonoma produktsvit."

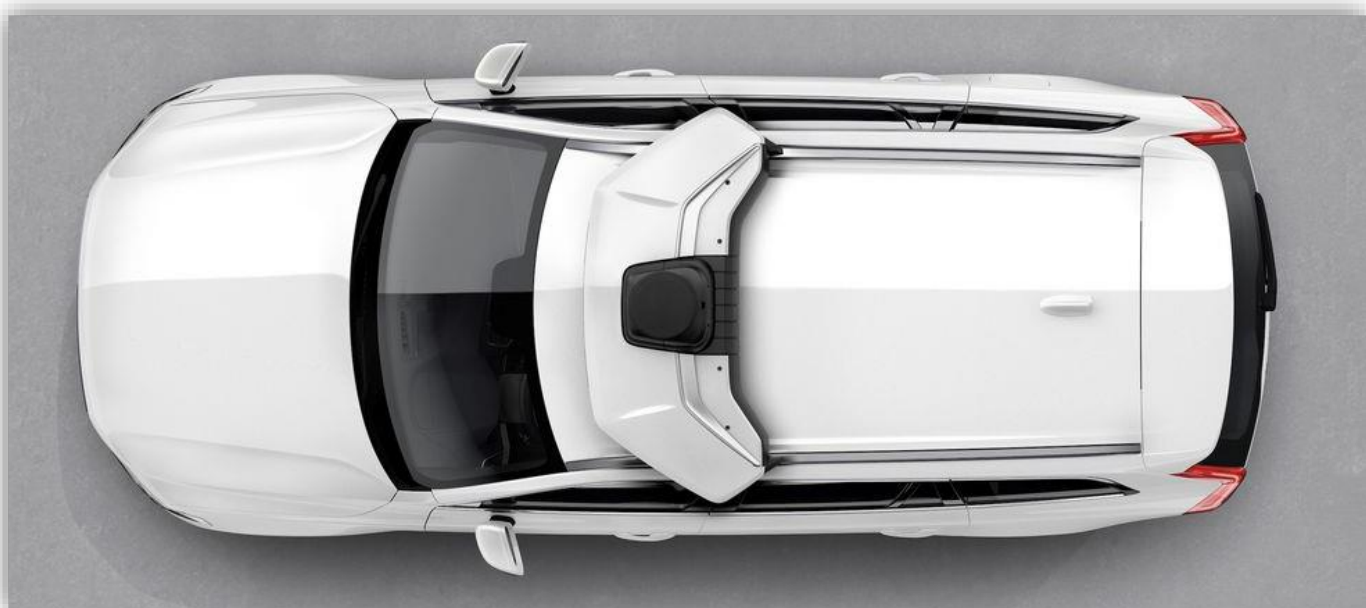
Volvo Cars utvecklar egen teknik för självkörande fordon som integreras i SPA2-plattformen, som bland annat bildar grunden i nästa generation XC90. Den här tekniken ska möjliggöra förar-övervakad autonom körning i tydligt skyltade områden som motorvägar och ringleder.

Volvos vision är att självkörande, autonom teknik kan innebära betydande trafiksäkerhetsfördelar för samhället som helhet när alla fordon är autonoma. Till dess kan den självkörande tekniken eliminera vardagliga uppgifter som körning i trafikstockning med många start och stopp.

Samarbetet mellan Volvo Cars och Uber har kantats av en hel del uppmärksammade fall av farlig körning med rödljuskörning och krascher. Uber fick sluta testa tekniken i San Francisco då myndigheterna bedömde den som allt för farlig.

Tragiskt nog ledde Ubers tester även till en dödsolycka i USA. Det var i mars 2018 som en självkörande Uber-bil nattetid körde på en kvinnlig cyklist. Taxiföraren upptäckte kvinnan allt för sent och Ubers teknik kunde uppenbarligen inte heller hindra olyckan. Vid olyckstillfället var Volvos egna säkerhetssystem deaktiverade. Hade Volvos autobromssystem varit aktivt hade olycka förmodligen kunnat undvikas.







10. Premiär för BMW 3-serie Touring – även som laddhybrid och svenska priser

Av Patrik Lundin, Publicerad 2019-06-12, 11:08, uppdaterad 2019-06-12, 13:06

Äntligen är tjänstebilsfavoriten BMW 3-serie Touring här, i nya generationen. För första gången går kombin även att beställa som laddhybrid.



Kombikarossen har länge varit en favorit för svenska kunder, och för de som väntat in nya BMW 3-serien i det utförandet har den väntan nu nått vägs ände. Idag lanseras nämligen 3-serie Touring.

Den stora nyheten är den nu är möjlig att få som laddhybrid, 330e Touring, en modell som såklart har stora möjligheter att bli en tjänstebilsfavorit. Smolket i den bägaren är laddhybriden når svenska kunder först om ett år – sommaren 2020. Men möjlighet att förhandsboka den finns redan nu.

BMW 330e Touring har en systemeffekt på 292 hästar och ska klara upp till 6,3 mil (NEDC Corr) på ren eldrift. Förbrukningssiffrorna som rapporteras är som lägst 1,8 l/100 km och koldioxid-utsläppet blir mellan 42 och 52 gram per kilometer.

Bagageutrymmet i 3-serie Touring växer till 500 liter, vilket är 32 liter mer än sin föregångare, men 29 liter mindre än Volvo V60 och 5 liter mindre än Audi A4. Fäller du baksätet växer last-utrymmet till 1.510 liter – dock utan helt plan lastyta. Som standard går baksätet går också att fälla på det gynnsamma 40/20/40-sättet som många kunder efterfrågar.

BMW 3-serie Touring blir en aning större än sin föregångare på alla ledder och mäter nu 4,78 meter på längden (76 millimeter längre än tidigare och bara decimetern kortare än 5-serien), 1,83 meter på bredden och 1,47 meter på höjden. Axelavståndet förlängs också med 41 milli-meter, vilket tillsammans med en breddad spårvidd både fram och bak bidrar till förbättrade köregenskaper.

Sex motoralternativ finns att välja från lansering (alla är dock inte prissatta), tre bensinare och tre dieslar. I toppen av den näringskedjan sitter M340i med 374 hästar och 500 Nm. Tillräckligt för att göra noll till hundra på 4,5 sekunder. De andra bensinmodellerna är 320i och 330i, den sistnämnda går att få med xDrive fyrhjulsdrift. Dieslarna som erbjuds är 318d, 320d och 330d och de två senare gör att välja med xDrive fyrhjulsdrift.

Svenska priserna på BMW 3-serie Touring

320i Touring	Pris kommer i höst
330i Touring	421.900 kronor
330i xDrive Touring	441.900 kronor
M340i xDrive Touring	Pris kommer i höst
318d Touring	Pris kommer i höst
320d Touring	368.900 kronor
320d xDrive Touring	409.900 kronor
330d xDrive Touring	513.900 kronor

THE NEW BMW 3 SERIES TOURING –
HIGHLIGHTS EXTERIOR.

Modern design with precise character lines and sculptured surfaces.

Roof rails as standard.

New window graphic rising towards the rear.

Optimised aerodynamics (c_d from 0.27).

Twin-pipe exhaust system.

All light functions with LED technology as standard (BMW Laserlight optional).

Dynamic proportions (length + 76 mm / width + 16 mm / height + 8 mm).

Slim LED rear lights, roof spoiler and 20 mm wider rear window give rear a feeling of width.



BMW 3/15 PS Ihle 800 1934–39

THE NEW BMW 3 SERIES TOURING – HIGHLIGHTS DRIVING DYNAMICS.

Body rigidity + 25 % (up to 50 % in some areas).

Lift-related dampers.

Lift-related dampers.

M Sport differential.*



50 %

Even weight distribution.

50 %

Wider front track: + 43 mm.

Longer wheelbase: + 41 mm.

Wider rear track: + 21 mm.

* Optional for BMW 330d xDrive, BMW 330i and BMW 330i xDrive, standard on BMW M340i xDrive.

THE NEW BMW 3 SERIES TOURING – HIGHLIGHTS LOAD COMPARTMENT.

Folding head restraints (standard).

40:20:40 split/folding rear seats (standard).

Capacity: 500 litres (+ 5 litres).
Primary capacity + 32 litres.
Max. 1,510 litres (+ 10 litres).

Anti-slip rails (optional).

Electric backrest release (optional).





Automatic tailgate operation (standard).



Separately-opening rear window (standard).



Storage compartment for boot cover and partition net (standard).



+62 BILDER

BMW 320i Touring (uppskattad leverans 11/2019):
Fyrcylindrig bensinmotor, åttastegad Steptronic automatlåda. Motorstorlek: 1,998 cc, topp-effekt: 135 kW/184 hk vid 5,000 – 6,500 rpm, maximalt vridmoment: 300 Nm vid 1,350 – 4,000 rpm.
Acceleration 0 – 100 km/h: 7.6 sekunder, topphastighet: 230 km/h.
Bränsleförbrukning: 6.3 – 5.8 l/100 km, CO2-utsläpp: 144 – 133 g/km, avgasnorm: EU6d-TEMP.

BMW 330i Touring:
Fyrcylindrig bensinmotor, åttastegad Steptronic automatlåda. Motorstorlek: 1,998 cc, topp-effekt: 190 kW/258 hk vid 5,000 – 6,500 rpm, maximalt vridmoment: 400 Nm vid 1,550 – 4,400 rpm.
Acceleration 0 – 100 km/h: 5.9 sekunder, topphastighet: 250 km/h.
Bränsleförbrukning: 6.4 – 6.0 l/100 km, CO2-utsläpp: 146 – 136 g/km, avgasnorm: EU6d-TEMP.

BMW 330i xDrive Touring:
Fyrcylindrig bensinmotor, åttastegad Steptronic automatlåda, BMW xDrive. Motorstorlek: 1,998 cc, toppeffekt: 190 kW/258 hk vid 5,000 – 6,500 rpm, maximalt vridmoment: 400 Nm vid 1,550 – 4,400 rpm.
Acceleration 0–100 km/h: 5.8 sekunder, topphastighet: 250 km/h.
Bränsleförbrukning: 6.6 – 6.3 l/100 km, CO2-utsläpp: 151 – 143 g/km, avgasnorm: EU6d-TEMP.

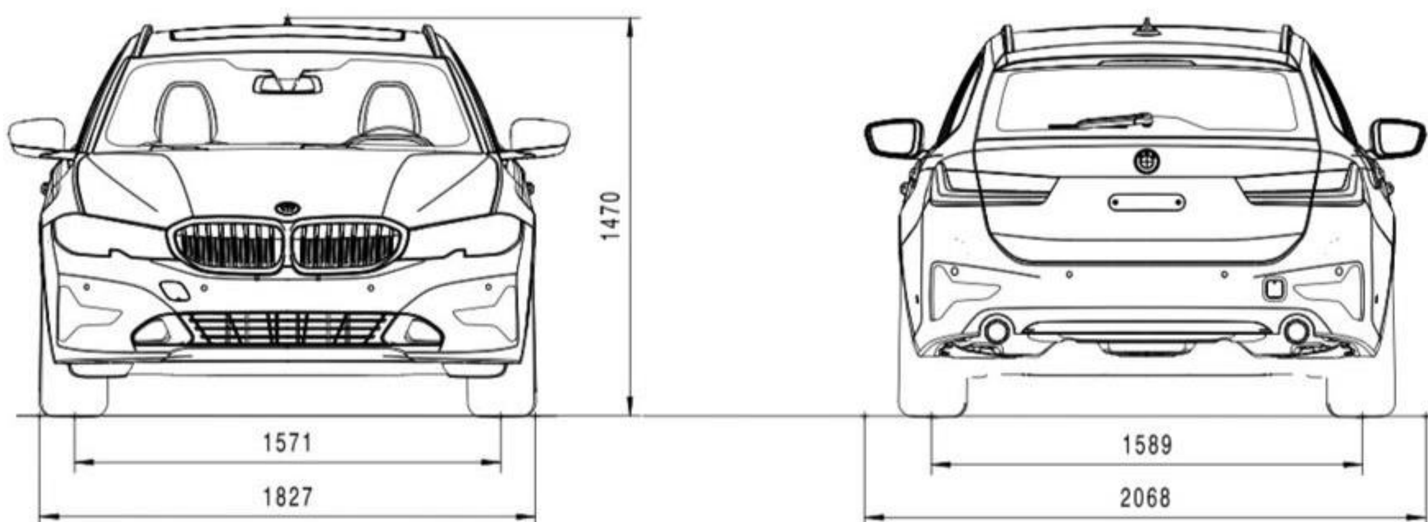
BMW M340i xDrive Touring (uppskattad leverans 11/2019):
Sexcylindrig bensinmotor, åttastegad Steptronic automatlåda, BMW xDrive. Motorstorlek: 2,998 cc, toppeffekt: 275 kW/374 hk vid 5,500 – 6,500 rpm, maximalt vridmoment: 500 Nm vid 1,800 – 5,000 rpm.
Acceleration 0–100 km/h: 4.5 sekunder, topphastighet: 250 km/h.
Bränsleförbrukning: 7.5 – 7.1 l/100 km, CO2-utsläpp: 170 – 162 g/km, avgasnorm: EU6d-TEMP.

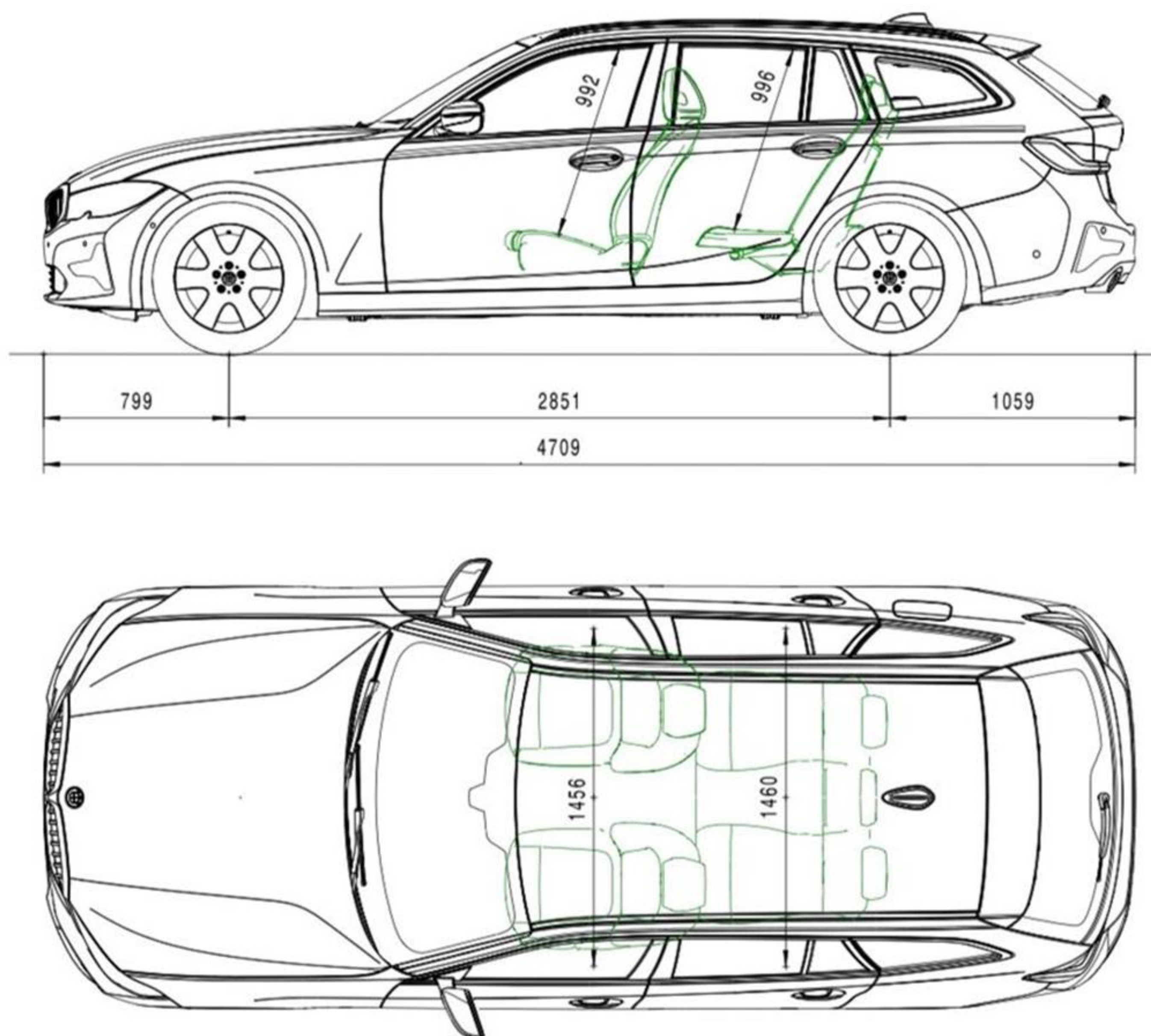
BMW 318d Touring (uppskattad leverans 11/2019):
Fyrcylindrig dieselmotor, sexväxlad manuell växellåda (tillval: åttastegad Steptronic automatlåda).
Motorstorlek: 1,995 cc, toppeffekt: 110 kW/150 hk vid 4,000 rpm, maximalt vridmoment: 320 Nm vid 1,500 – 3,000 rpm. Acceleration 0–100 km/h: 8.9 sekunder (8.8 sekunder), topphastighet: 216 km/h (214 km/h).
Bränsleförbrukning: 4.9 – 4.5 l/100 km (4.7 – 4.3 l/100 km), CO2-utsläpp: 129 – 118 g/km (125 – 114 g/km), avgasnorm: EU6d-TEMP.

BMW 320d Touring:
Fyrcylindrig dieselmotor, sexväxlad manuell växellåda (tillval: åttastegad Steptronic automatlåda).
Motorstorlek: 1,995 cc, toppeffekt: 140 kW/190 hk vid 4,000 rpm, maximalt vridmoment: 400 Nm vid 1,750 – 2,500 rpm. Acceleration 0–100 km/h: 7.5 sekunder (7.1 sekunder), topphastighet: 229 km/h (230 km/h).
Bränsleförbrukning: 4.8 – 4.6 l/100 km (4.8 – 4.4 l/100 km), CO2-utsläpp: 125 – 119 g/km (125 – 115 g/km), avgasnorm: EU6d-TEMP.

BMW 320d xDrive Touring:
Fyrcylindrig dieselmotor, åttastegad Steptronic automatlåda, BMW xDrive. Motorstorlek: 1,995 cc, toppeffekt: 140 kW/190 hk vid 4,000 rpm, maximalt vridmoment: 400 Nm vid 1,750 – 2,500 rpm.
Acceleration 0–100 km/h: 7.4 sekunder, topphastighet: 225 km/h.
Bränsleförbrukning: 4.9 – 4.6 l/100 km, CO2-utsläpp: 129 – 121 g/km, avgasnorm: EU6d-TEMP.

BMW 330d xDrive Touring:
Sexcylindrig dieselmotor, åttastegad Steptronic automatlåda, BMW xDrive. Motorstorlek: 2,993 cc, toppeffekt: 195 kW/265 hk vid 4,000 rpm, maximalt vridmoment: 580 Nm vid 1,600 – 3,000 rpm.
Acceleration 0–100 km/h]: 5.4 sekunder, topphastighet: 250 km/h.
Bränsleförbrukning: 5.6 – 5.4 l/100 km, CO2-utsläpp: 146 – 140 g/km, avgasnorm: EU6d-TEMP.





Test: Tesla Model 3 möter BMW 330i och Volvo S60 – elbilen gör ekonomisk knockout

Provkörning: Nya BMW 3-serie G20 har blivit ännu bättre

BMW 330e Touring bekräftad – äntligen kommer laddhybridkombin
ARTIKEL FRÅN RECHARGE

BMW 330e: Laddhybriden i ny upplaga med längre räckvidd
ARTIKEL FRÅN RECHARGE

Officiell: Nya BMW 3-serie börjar levereras i mars 2019 – med svenska priser

Film: Så byggs nya BMW G20 3-serien

Nya BMW 3-serie G20 – här är alla fakta inför premiären på tisdag

Patrik Lundin

ViBilägare

11. Rapport från provkörning av Renault Clio

Publicerad 2019-06-13 7:22 **Text Jonathan Balsvik**

Renault Clio är den bäst säljande franska bilen i världen, 15 miljoner exemplar sedan lanseringen 1990. Den blev genast en succé och korades också till Årets Bil. Nu är femte generationen här och förväntningarna är så klart höga på succémodellen.



Hej Helena, du testar nya Renault Clio i Portugal, berätta hur är den?

– Allt är nytt och trots att det är höga förväntningar på Renaults bästsäljare har den lyckats överträffa sig själv och är nu snålare, smartare och snyggare.

Men hur har Renault lyckats med detta?

– Föregångaren var ju faktiskt omåttligt populär och designen står sig än i dag men framför allt har interiören inte bara tagit ett steg utan flera gigantiska och nu är kupén elegant, modern och rymlig för fullvuxna människor som dessutom vill ha det absolut senaste vad gäller teknik. I blickfånget syns den gigantiska pekskärmen, Renaults hittills största, nästan tio tum stor som rymmer all multimedia.

- Men man har även bantat bilen, minus 50 kilo och effektiviserat på smarta sätt. Nya Clio är kortare än föregångaren men har ändå mer bagageutrymme och mer plats för passagerare. Smartare nya säten, vinklad instrumentpanel och mindre ratt ger mer plats men också bättre sikt, både bak och fram samtidigt som interiören känns modernare.

Låter spännande, men hur ser det ut under huven, några nyheter även där?

– Den riktiga nyheten får vi vänta på till nästa år då hybriden kommer. Men nu lanseras fyra bensinmotorer och två diesel. Den trecylindriga 1,0-liters bensinmotorn med turbo och 100 hästkrafter och femväxlad manuell låda känner vi igen och den gör jobbet väl och passar perfekt ihop med nya Clios sportiga framtoning.

Så när kommer nya Clio till bilhallarna?

– Lansering i september, och hybriden nästa år.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

12. Här är Toyotas kommande elbilar

Peter Klemensberger 12 juni 2019

Tio nya elbilsmodeller på gång från Toyota, sex av dess för en global marknad och byggda på en ny elbilsplattform. Suzuki, Daihatsu och Subaru är med i planerna.



FILM: **https://youtu.be/gfh3DfelW0E**

Toyota må vara pionjärer när det kommer till hybridbilar men när det gäller ren eldrift ligger man inte direkt i framkant. Nu presenterar man emellertid en plan när det gäller elfordon.

Det handlar om fordon av spridda slag, allt från elsparkcyklar och trehjulingar via citybilar och personbilar till transportfordon. Citybilarna är vidareutvecklingar av konceptet i Ride som visades upp under Tokyosalongen 2017. Mer om det kan du se i klippet nedan.



Produktionen av elbilarna dra igång redan nästa år med en eldriven version av modellen C-HR, en bil som bara ska säljas i Kina och som vi skrivit om tidigare.

Tio bilmodeller ska byggas till mitten av 2020-talet, sex av dessa för en global marknad. Dessa kan ses uppradade på bilden ovan. De ska baseras på plattformen e-TNGA, en flexibel sak uppdelad i fem sektioner som passar såväl fram-, bak- som fyrhjulsdrivna lösningar med motorer placerade både fram- och baktill.

LÄS MER: Toyota släpper patent

Den minsta bilen i paletten ska tas fram tillsammans med Suzuki och Daihatsu medans en suv i mellanklassen blir ett samarbete med Subaru.

Toyota räknar med att hälften av de bilar de säljer 2030 ska vara eldrivna.

ALLT OM BILAR

13. Toyota: Högst värderade varumärket av bilföretagen

Publicerad 13 jun 2019 07:00

I årets lista över världens mest värdefulla varumärken hittar vi Toyota – återigen – främst av biltillverkarna. Men det är Volkswagen som har avancerat mest på listan.



Kantar Millward Brown har släppt sin topplista Brandz Top 100 som rankar de hundra mest värdefulla varumärkena i världen.

Innan vi fokuserar på varumärkena som ligger oss varmast om hjärtat, det vill säga varumärkena som tillhör bilbranschen, tittar vi lite allmänt på listan.

Amazon toppar

På de tre pallplatserna i listan ser vi att det har hänt grejer. I fjol var Google världens högst värderade varumärke, med Apple på andra plats. Fjolårets trea, Amazon, har klivit förbi de senaste tolv årens två giganter.

Årets lista toppar nämligen Amazon med en värdering på 2 968,8 miljarder kronor, en ökning om 52 procent jämfört med i fjol. Tvåa ligger Apple som är värderat till 2 912,5 miljarder kronor, en ökning om tre procent. Google har halkat ned till plats tre, deras ökning om två procent till 2 907,6 miljarder kronor var inte tillräckligt för att behålla förstaplatsen.

Tre bilmärken på listan

Bland biltillverkarna är det endast tre märken som når in på topp 100-listan över alla varumärken. I fjol var det fem bilmärken bland de hundra främsta, men Ford och Honda har halkat ned, bortom 100-gränsen.

Högst värderade biltillverkare är Toyota på plats 41, fem placeringar sämre än förra året i och med ett värdetapp om tre procent. Varumärket Toyota är värderat till 274,3 miljarder kronor, mindre än en tiondel av vad Amazon, Apple och Google är värderade till – var för sig.

Det är tolfte gången, av 14 möjliga, som Toyota är högst värderade biltillverkaren i denna lista.



Mercedes gick om BMW

Näst högst värderade biltillverkare är Mercedes som i fjol för första gången passerade BMW. Mercedes värderas till 219,8 miljarder kronor vilket räcker till plats 54 på topp 100-listan. BMW ligger hack i häl på plats 55, värderat till 219,5 miljarder kronor. Både Mercedes och BMW har tappat nio procent jämfört med förra årets värdering.

Volkswagen är den stora vinnaren bland biltillverkarna. Den tyska giganten är nämligen enda biltillverkare som ökade sitt värde mellan 2018 och 2019. Med tolv procent ökade Volkswagen till 63,1 miljarder kronor. För Volkswagen är det dock förmodligen retsamt att ”lilla” Audi, som ingår i Volkswagen-koncernen, har ett varumärke som är högre värderat.

Porsche ny på listan

Porsche är nya på topp 10-listan över biltillverkare. Samtidigt har Maruti Suzuki åkt ur listan. Andra förändringar är att Honda har passerat Ford och Tesla har passerat Audi.

Tittar vi på topp 100-listan över samtliga varumärken med svenska ögon finns en ljusglimt, nämligen Ikea på plats 76 som är värderat till 178,3 miljarder kronor, åtta procent mer än i fjol.

ÅRETS TIO FRÄMSTA BILVARUMÄRKEN

1. Toyota (plats 41 på topp 100-listan)
2. Mercedes (plats 54 på topp 100-listan)
3. BMW (plats 55 på topp 100-listan)
4. Honda *
5. Ford *
6. Nissan *
7. Tesla *
8. Audi *
9. Volkswagen *
10. Porsche *

* Ej med på topp 100-listan.

Av Mattias Rabe

NyTeknik

14. Scanias nya fordon ska köra både folk och sopor

Johan Kristensson 2019-06-10 14:13

Pendlarbuss på dagen och sopbil på natten. Scanias nya konceptfordon ska kunna utföra många olika sysslor.



Scania visar upp sitt nya konceptfordon för urbana transporter,kallat NXT.

Konceptfordonet som Scania nu visar upp på kollektivtrafikmässan UITP i Stockholm påminner om andra elektriska och autonoma småbussar som vi har fått se de senaste åren – och som faktiskt redan rullat i såväl Göteborg som Stockholm.

Men NXT, som Scanias fordon kallas, är byggd med modulsystemet i fokus. De båda drivmodulerna fram och bak kan anslutas till enheter anpassade för persontransporter, varudistribution alternativt sophämtning.

– NXT är en vision för städernas framtida transporter. Fler av dessa nya tekniker måste fortfarande mogna ytterligare men för oss har det varit viktigt att faktiskt bygga ett konceptfordon för att praktiskt visa vad som ligger inom räckhåll, säger Scanias VD Henrik Henriksson i ett uttalande.

Tanken bakom NXT

Fordonet är åtta meter långt och byggt i komposit vilket gör att vikten ”understiger” åtta ton. Det är helt elektriskt med batteripacket placerat under golvet. Räckvidden med dagens batteriteknik är beräknad till 245 kilometer. Teknik för automatisering ingår naturligtvis också.

Fordonet ligger ännu en bit in i framtiden. NXT är ”konstruerad för 2030 och framåt”, skriver företaget. Tanken med det är att möta kraven på effektvare och mer resurssnåla transporter i städer.

– Vi på Scania kan inte rita om hela transportsystemet för städer. Men det vi kan göra är att inspirera till förändring och det är tanken bakom NXT – att börja tänka på transporter och fordon på ett annat och mer hållbart sätt, säger Henrik Henriksson

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

15. Mitsubishi i-Miev firar 10 år

Peter Klemensberger 13 juni 2019

Minns du Mitsubishis lilla elbil i-Miev? Den tillverkas än och fyller nu tio år. En stilbildare – enligt Mitsubishi själva.



Mitsubishi firar tio år med elbilen i-Miev. Jo, den är ännu i produktion och hade till april månad i år sålts i strax över 31 000 exemplar globalt sett och rullar bland annat som taxi och hyrbil.

Mitsubishi har forskat kring eldrift sedan 1966 men i-Miev blev märkets första elektrifierade bil och banade väg för såväl laddhybriden Outlander, som fyra år i rad varit Europas mest säljande laddhybrid, som massproduktion av elbilar som helhet, enligt Mitsubishi.

Laddhybridtekniken ligger ändå Mitsubishi närmast, när det gäller ren eldrift ska dock nästa generation ASX komma i sådant utförande och i samma veva gå ner i storlek.

Mitsubishi i-Miev har en batterikapacitet på 16 kWh och tar sig 16 alternativt 10,5 mil beroende på om den körs i NEDC- eller WLTP-cyklen.

Modellen vann utmärkelsen Car of the Year Japan's Most Advanced Technology Special Achievement Award 2009 för sin för tiden avancerade kontrollenhet för batteri och drivlina.

Teknikens Världs testlag har inte varit lika imponerade av i-Miev. Den vann förvisso överlägset i test mot Think i nummer 13/2009(63 mot 34 poäng) men fick minus för vägegenskaper och säkerhet då testbilen inte var utrustad med antisladdsystem och hade dåliga bromsar. Plus fick den för smart paketering, körsmidighet och komfort. Dock bedömdes den med sin prislapp på 290 000 kronor vara 100 000 kronor för dyr för att nå hela vägen fram. Än var inte elbilen att ta på allvar enligt testet.

Trots sin futuristiska form var inte modellen ursprungligen en elbil. Den baserades på Mitsubishi i som debuterat 2006 med en bensinmotor 659 kubikcentimeter och var resultatet av ett koncept från 2003.

Sitter du och kliar dig u huvudet? Jo, i-Miev finns även med andra emblem och är även känd som Citroën C-Zero och Peugeot iOn. Vår provkörning av den sist nämnda kan du läsa i sin helhet här.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

16. Provkörning av Lamborghini Miura P400S

Linus Pröjtz 8 juni 2019

Lamborghini Miura, superbilarnas fader. Den definierade klassen och dyrkas fortfarande av entusiaster världen över. Vi hyllar modellen på vårt sätt, genom att köra P400S så som nöden kräver – stenhårt!



Det finns alltid ett före och ett efter, eller hur? Före och efter första kyssen. Före och efter första barnet. Och sedan har vi det där med före och efter 7 000 r/min i en Lamborghini Miura. Känslan, mekaniken – men framförallt ljudet. För tänk er en V12-motor med 60 grader mellan cylinderbankarna på strax under fyra liter. Extremt kortslagig. Tvärställd precis bakom ryggen på dig. Fyra stående Weber-förgasare och ett väl avstämt avgas-system.

Ryktet om att ljudet ska vara bland det häftigaste i motorvärlden är sant. För den sång som Miura lyckas prestera är inget annat än den ljuvaste musik. Vackraste motorljudet någonsin? Om det slår en ylande Ford BDA i rallyskogen, en 8,1-liters Chevy V8 i en Can-Am-racer med raka rör eller en Mercedes W125 med sin kompressormatade raka åtta på Nürburgrings Nordslinga? Det är ungefär som att tävla i musik – omöjligt att avgöra med andra ord. Så därför blir det kanske inte helt objektiva svaret – från förarplatsen i Lamborghini Miura med gaspedalen reso-lut tryckt i botten – ett rungande ja! Och inte nog med det. Ur de där orgelpiporna som kallas avgasrör, flödar musiken ur en bil som har de sexigaste karossformerna någonsin.



*Hönstrappan över motorutrymmet är en detalj
som växte sig stark som stylingattribut under början av 1980-talet.*

Vår ilsket gröna Lamborghini Miura tillverkades 1968 och var från början en P400 – ursprungs-modellen. Under 1969 uppdaterades den till S-utförande, men i slutet av 1980-talet blev den svårt skadad i en brand. En lång renovering hos Lamborghini i Italien följde och idag är skicket inget annat än fantastiskt. En intressant detalj är att förste ägaren var en viss Justin de Ville-neuve som var manager åt kvinnan som gav begreppet supermodell ett ansikte – Lesley ”Twiggy” Lawson. De bägge syntes ofta tillsammans med bilen i Londons absoluta nöjeselit och därför kallas bilen för the Twiggy Miura. Så det är bara att inse – detta är inget åkdon för oss vanliga dödliga.

Att närma sig en Lamborghini Miura och behålla kylan kräver träning. Man blir liksom som ett barn på nytt inför åsynen av den Bertone-signerade formen som såg dagens ljus på Genève-salongen 1966. Vem som egentligen ritade bilen? Mer om det på ett senare ställe i artikeln!

För att öppna dörren tvingas den oinvigde att leta en stund, medan den vane nonchalant lägger handen på den nedersta av dörrens gälar och sedan trycker på den dolda knappen. Dörren glider åt sidan och öppnar upp bilens svarta inre. Den märkliga rattvinkeln och de stående pedalerna märks direkt, Miura har rykte om sig och det är inte enbart positivt. Körställningen ska vara perfekt… för den långarmade och kortbente. Hörde jag någon säga apa?

Vi glider på plats, ner i den skålade stolen och märker direkt det sköna nackstödet. En myriad av mätare stirrar elakt tillbaka under sina skinnkepsar, inte fullt lika välkomnande. Tills man förstår att det faktiskt är man själv bakom ratten som bestämmer – inte bilen. Detaljer som näst intill blivit klyschor med tiden såsom växelspakens aluminiumkuliss och varvräknaren graderad till 10 000 r/min noteras också – superbilarnas signum.

Och redan innan vi kliver in märks den där svarta hönstrappan över motorutrymmet – en detalj som växte sig stark som stylingattribut under början av 1980-talet. Lite blasé och billigt effekt-sökande kan tyckas, om det inte hade varit för det enkla faktum att Lamborghini Miura satte många av detaljerna på kartan. Bröt ny mark och inspirerade designers världen över. Man var, kort och gott, först.



Miura visar hela härligheten! Tanken ligger under reservhjulet fram och den härliga motorn sitter på tvären bakom kupén. På tvären? Tacka Minin för det.

Och det sträcker sig även in under skalet, för Miura bygger på en självbärande kaross – en konstruktionslösning som racerbilen Ford GT40då var i stort sett ensam om i mittmotorsegmentet. Men Lamborghini gick längre ändå genom att placera V12-motorn på tvären och växellådan i motorns oljesump. Konceptet var ljusår före konkurrenterna i allmänhet och Ferrari i synnerhet. Deras svar blev 365 GTB/4, frontmotormodellen med V12-motor på fyra liter som även går under namnet Daytona. Absolut ingen dålig bil för sin tid, men innovationsmässigt brutalt omkörd.

Enzo Ferrari vågade inte bygga mittmotor för gatbruk trots stora tävlingsframgångar med sådana bilar. Ferruccio Lamborghini däremot såg sin chans, tog den och presterade en av de sexigaste och mest innovativa bilar som världen skådat.

Lika imponerande är inte lågfartsegenskaperna. Den här bilen byggdes inte för att puttra bakom en foto-bil i 40 km/h – så enkelt är det. Kopplingsbenet får jobba hårt, gasreglaget är svårt att styra så att färden blir ryckfri och lådan är kärv att hantera. Men efter regn kommer solsken. I det här fallet stannar fotobilen, Miura-ägaren hoppar ur och meddelar mig vad jag redan listat ut – att förgasarna inte riktigt gillar behandlingen. Lösningen på problemet?

– Du, dra en rejäl runda och ge den vad den tål – det behöver både du och bilen.

Visst låter det för bra för att vara sant? Men det är det inte. Det enda som är för bra för att vara sant är ljudet bortom 5 000, 6 000 och 7 000 r/min. Den där sävliga, motsträviga och svårbemästrade bilen byter skepnad lika snabbt som en politiker byter ståndpunkt i motvind. Borta är den tunga men ändå vaga styrningen, istället bjuds en skarp och kommunikativ rattkänsla, fast särskilt självcentrerande blir den aldrig.

Drömmen vore att ta bilen till samma vägar som i inledningen av öppningsscenen i filmen The Italian Job, fast då undvika väghyveln i slutet av tunneln...

LÄS MER: Miuran från The Italian Job funnen



De skålade läderstolarna ger god komfort, efter lite tillvänjning.

Chassit, med sina dubbla tvärställda länkarmar vid alla fyra hjulen, svarar likaså genom att agera spänstigt. Bromsarna biter bra, under förutsättning att pedaltrycket är tillräckligt högt. Lamborghini Miura är en fysisk bil att köra, men den ger så mycket tillbaka. Växellådan blir skön att hantera när vi kuggar oss upp genom tvåan, trean och fyran – all tyngd är lämnad i dikesrenen. Det som återstår av motsträvigheten är att växlingarna genom kulissen fortfarande går långsamt.

För säkerhets skull dubbeltrampas kopplingen vid nedväxling och mellangas blir en hobby så god som någon. För motorn, den är i sanningen en juvel. Helt byggd i aluminium med två kedjedrivna överliggande kamaxlar per cylinderbank och en slaglängd på 62 millimeter mot cylinderdiametern på 82. Från fyra liter sägs att man lockat fram 370 hästkrafter vid 7 700 r/min, medan andra menar att den riktiga siffran ligger närmre 320.

För egen del bryr jag mig inte en sekund, för bilen ger en näst intill obeskrivlig kick när den tidigare lite rassliga motorkaraktären spänner sig som en vältränad muskel och blir stenhård. Under full acceleration blir kraftutvecklingen mer och mer intensiv ju högre upp i varvtalet vi arbetar. Samtidigt märks det att motorns svängmassa är låg, för att behålla dynamiken i kraftutvecklingen krävs snabba växlingar vilket låter lite motsägelsefullt – men det fungerar.

Enda gången jag tappar en aning är vid växling till femman då spaken ska dras nedåt och mot mig i denna högerstyrda pjäs. Men när vi är uppe i dessa hastigheter så befinner vi oss redan på flygfältet Elstree Aerodrome där asfalten är guds gåva till oss och motljuset fantastiskt vackert – växlingshastigheten blir av sekundär betydelse.

LÄS MER: Provkörning av Lamborghini Espada



3 929 kubikcentimeter av ren glädje, ren förälskelse och ren elakhet.
Öppna upp härligheten och pressa över 5 000 r/min, helst bortåt 8 000. Himmelrike!

Jag fortsätter att mosa på samtidigt som Herr Doktor Fotograf Patrik Lindgren genomför den mest fullkomliga plåtningen genom alla tider. När vi flaggas av för att låta ett litet sportplan landa inser jag att körställningen inte på något sätt vållar några problem. Visst, ratten har busslutning och pedalerna pekar lite åt sidan. Både hastighetsmätaren och varvräknaren sitter skymd bakom rattkransen och mätarna i mittkonsolen har så små siffror att man slutar titta på dem – det är liksom ingen mening under färd. Yttre backspeglar saknas helt och bakåtsikten är ett skämt.

Men när vägen öppnar upp och förgasarspjällen med den – kom då inte och snacka om förarmiljön. Sikten framåt är perfekt och det räcker just nu. Komforten är klart bättre än i efterföljaren Countach – som faktiskt var ett rejält steg tillbaka med sin rörramskonstruktion. Och om jag stod i valet mellan dessa två hade det blivit Miura sju dagar i veckan. Miura är så mycket snyggare och så mycket enklare att köra så som den förtjänar. I hastigheter bortom 200 km/h blir den lätt i fronten, något som märks tydligt på flygfältet, men att lägga marschfarten på 180-190 är inga problem.

Det skulle jag vilja göra, med siktet inställt på kontinenten. Varför inte Monaco? Wow-faktorn som Miura besitter är fortfarande svårslagen och livet, efter att ha dragit motorn genom hela sitt register, kommer aldrig att bli detsamma.



Elaka småmätare på mittkonsollen är snygga men svåravlästa.

För säkerhets skull dubbeltrampas kopplingen vid nedväxling och mellangas blir en hobby så god som någon.

En superbil med 205 breda framdäck hör till det förgångna,
men Miura är tidlös i sin framtoning. Varje detalj är vacker.



En av de 762 tillverkade. Lugnt och stilla. Ändå så respektingivande.
Tänk att Lamborghini vågade bygga en mittmotorbil 1966. Och att Ferrari inte vågade.



Miura – legenden

När Lamborghini visade det nakna Miura-chassit signerat Gian Paolo Dallara på Turin-salongen 1965 väckte det minst sagt intresse. Självbärande konstruktion med en Giotto Bizzarini-konstruerad V12-motor monterad på tvären var något helt nytt.

Året därpå, vid Genève-salongen, hade Bertone gett det makalösa chassit en minst lika makalös kaross. Lägg märke till att detta skedde bara två år efter att Lamborghini hade levererat sin första produktionsbil. Från 0-100 på nolltid!

Planen var att bygga 50 bilar, men totalt lämnade 762 Miura, Miura S, Miura SV och SVJ (J för Jota) fabriken innan produktionen lades ner 1972. Namnet Miura kommer från en speciell tjurras som uteslutande används vid tjurfäktning och som fortfarande föds upp hos familjen Miura på gården Zahariche i södra Spanien.



Vem ritade Miura?

Det står Bertone på karossen, men vem som egentligen bör tillskrivas äran för de fantastiska formerna har det trätts om länge. Både Giorgetto Giugiaro och Marcello Gandini har sagt sig vara fäder till formen och mycket riktigt arbetade bägge med projektet hos Bertone. Men aldrig

samtidigt. Giugiaro var designchef hos Bertone när Gandini sökte jobb där 1963 – ett jobb han inte kunde få då Giugiaro la in sitt veto mot honom.

Först två år senare, när Giugiaro hade slutat, kunde Gandini tillträda en tjänst hos Bertone. Giorgetto Giugiaro har länge hävdat att grundformen var hans och att Gandini bara färdigställde hans arbete. Kanske lite för mycket italiensk stolthet inblandad säger vi…

Lamborghini Miura P400S

Pris: Ursprungligt pris (1969): Cirka 20 000 dollar, svenskt pris saknas. Uppskattat pris (2012): En Miura i det här skicket utan den unika historien kostar från 4 miljoner svenska kronor.

Motor: Bensin, fyrtakt. Tolvcylindrig tvärställd V-motor, dubbla överliggande kamaxlar per cylinderbank. Två ventiler per cylinder. Fyra stående Weber IDL40-förgasare. Borrning/slag 82,0/62,0. Cylindervolym 3.929 cm3. Max effekt 370 hk (270 kW) vid 7 700 r/min. Max vridmoment 388 Nm vid 5 500 r/min.

Kraftöverföring: Mittmonterad motor, bakhjulsdrift. 5-växlad manuell växellåda.

Hjul: Lättmetallfälgar. Däck 205 VR-15.

Mått/vikt (cm/kg): Axelavstånd 250, längd 436, bredd 176, höjd 106. Tomvikt ca 1 300. Tank 90 liter.

Fartresurser: Acceleration 0-100 km/h 5,6 s. Toppfart 276 km/h.

Bränsleförbrukning: Blandad körning 2,1 l/mil.



Lamborghini Miura P400 Prototipo 1966

Klassiker

17. Grattis Oldsmobile Toronado!

Publicerad 17 juni 2009

Text Carl Legelius

I dag när Torborg och Torvald har namnsdag vill vi även fira Toronado.



Så här i efterhand är det svårt att förstå hur banbrytande och framåtblickande Oldsmobile Toronado var då den presenterades för allmänheten 1966. Med Toronado återinförde Oldsmobile framhjulsdriften på den amerikanska bilen men också ett **formspråk** som kom att stå sig långt framöver.

Att para ihop Oldsmobiles största motor, en 425 kubiktums V8 på 385 hk, i en konstruktion där automatlådan formligen nästlade sig runt motorn för att driva bilens framhjul var en sensation. 1970 infördes hel grill med exponerade strålkastare igen och det som ändrades oftast genom åren var just fronten. 1972 försvann grillen helt och ni som minns ansiktslösa VW Passat fattar hur det tog sig ut.Oldsmobile Toronado förblev hela produktionstiden **framhjulsdriven** men också en **tvådörrars lyxkupé**. 1979 kapades den omfångsrika karossen i alla ändar precis som på de flesta amerikanska bilar. Och så höll det på ända till slutet 1992. Små indragningar här och där.

Sista åren fanns endast V6 motor och en kaross som var i halvskala mot den ursprungliga Toronadons.



Redan efter endast två års produktion bytte Toronado ansikte.
1968 skulle alla Oldsmobile ha delad grill men Toronadons grunddrag de var de samma.



1974 års Toronado var en fortsättning på den karossform som kom1971. Några tunna krom-ribbor hade monterats framtill på motorhuven för att markera denna mer än tidigare modell med naken plåt.



Downsizingen var inledd. Året var 1979
och i spegeln såg Oldsmobile Toronado allt mindre och smalare ut.

SLUT